

O secretário citou, ainda, o trabalho realizado nas consignações do sistema de pagamento do funcionalismo, em que auditorias constataram que havia uma sistemática de se retirar valores dos salários, mediante consignação, de forma indevida, sem controle. “A partir desse trabalho, o governo federal parou por 90 dias todas as consignações do Brasil, exceto Banco do Brasil e da Caixa Econômica Federal, para criar os controles que o Tribunal estava determinando. Foi um trabalho muito relevante que nós estamos monitorando”, informou. Em 2010, a unidade espera chegar a resultados expressivos como os observados em anos anteriores.

TAV: inovação no transporte, mas com preço justo

O Trem de Alta Velocidade (TAV) vai interligar Rio de Janeiro, São Paulo e Campinas e será operacionalizado na modalidade concessão de serviço público, definida pela Lei nº 8.987/95. Uma vez que se trata de serviço público, é obrigação do TCU acompanhar todo o procedimento licitatório. A análise começa com os estudos de viabilidade técnica e econômico-financeira que, a partir das premissas de investimentos, custos operacionais, estimativa de demanda e rentabilidade do projeto, fixam a tarifa máxima admitida para o serviço e o valor máximo de financiamento a ser concedido pelo Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES).

Nessa primeira etapa, o TCU busca verificar a consistência das premissas adotadas, a exatidão dos cálculos, a correção das planilhas eletrônicas desenvolvidas, as observâncias das questões ambientais e a adequabilidade do projeto de investimento, visando a assegurar, mesmo na hipótese de não haver uma efetiva disputa na licitação, tarifas razoáveis frente aos encargos da concessão, bem como que não haja prejuízos aos usuários e ao País. O objetivo do trabalho é a busca do equilíbrio, visto que o valor estabelecido como teto para a tarifa básica deve ser, ao mesmo tempo, suficiente para atrair os investidores e módico para os usuários dessa modalidade de transporte.

O acompanhamento dessas variáveis por parte do TCU é fundamental para o aperfeiçoamento dos estudos realizados e para garantir a transparência do empreendimento. A análise do edital e do futuro contrato de concessão busca assegurar a prestação de serviço adequado aos usuários, pressuposto definido no § 1º do art. 6º da Lei nº 8.987/95.

Em 2007, o TCU havia aprovado, com ressalvas, o primeiro estágio do acompanhamento para concessão do TAV (Acórdão nº 693/2007 – TCU – Plenário). Decorridos mais de dezoito meses sem que fosse dada continuidade ao procedimento licitatório e verificada uma substancial modificação no primeiro projeto, o Plenário do Tribunal manifestou-se, por meio do Acórdão nº 241/2009, pelo reinício do acompanhamento, cujos prazos passariam a contar a partir da apresentação dos novos estudos de viabilidade econômico-financeira.

A Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), atualmente responsável pelo projeto, estima que o empreendimento totalize aproximadamente R\$ 33 bilhões em investimentos durante os 40 anos de concessão e que a tarifa-teto prevista no edital seja de R\$ 0,50 por km.

Muito embora uma versão preliminar dos Estudos de Viabilidade Técnica e Econômico-Financeira (EVTE) tenha sido encaminhada ao TCU em dezembro de 2009, as audiências públicas para discussão do projeto, exigidas pelo art. 32 do Decreto nº 4.130/2009, que podem vir a alterá-lo, somente foram finalizadas em 29 de janeiro de 2010. O TCU somente poderá manifestar-se conclusivamente após o encaminhamento de todas as informações e dados finais do projeto, ou seja, de posse do EVTE definitivo, consolidado com o resultado das audiências públicas. Cientes dessa questão e considerando a relevância, complexidade e a magnitude deste empreendimento, os auditores do Tribunal já vêm analisando a documentação recebida, fazendo diligências e realizando diversas reuniões técnicas com ANTT, BNDES e consultores contratados, a fim de dar celeridade ao processo.